

Kaiser Dragon Sedan (K5301) 1953

MOTORNYTT **fredag 15 november**
Föregående **onsdag 13 november**

1. **Motorer med stötstänger är smartare än du tror – här är förklaringen**
2. **Unitis svar om ekonomiska krisen: ”Vi har en robust plan”**
3. **Ny EU-lag: Svart låda och säkerhetssystem i alla bilar**
4. **VW:s säljchef: ”Ingen av konkurrenterna har något liknande”**
5. **Kia Futuron – konceptet som inspirerats av ufon**
6. **Prov: Porsche 718 Cayman GT4 – less is more**
7. **30 år efter Berlinmuren, nu är plastraketen från DDR hipsterfavoriten nr ett**
8. **Provkörning av Trabant 1,1**
9. **Fredagsfilm: Chris Harris på sladd i Porsche 911 GT2 RS**
10. **Grattis Morris Traveller!**
11. **Superentreprenör tar över Kinnekulle ring: ”En fantastiskt rolig affär”**
12. **Audi RS Q8 sätter nytt varvrekord för suvar på Nürburgring – 7:42,25**

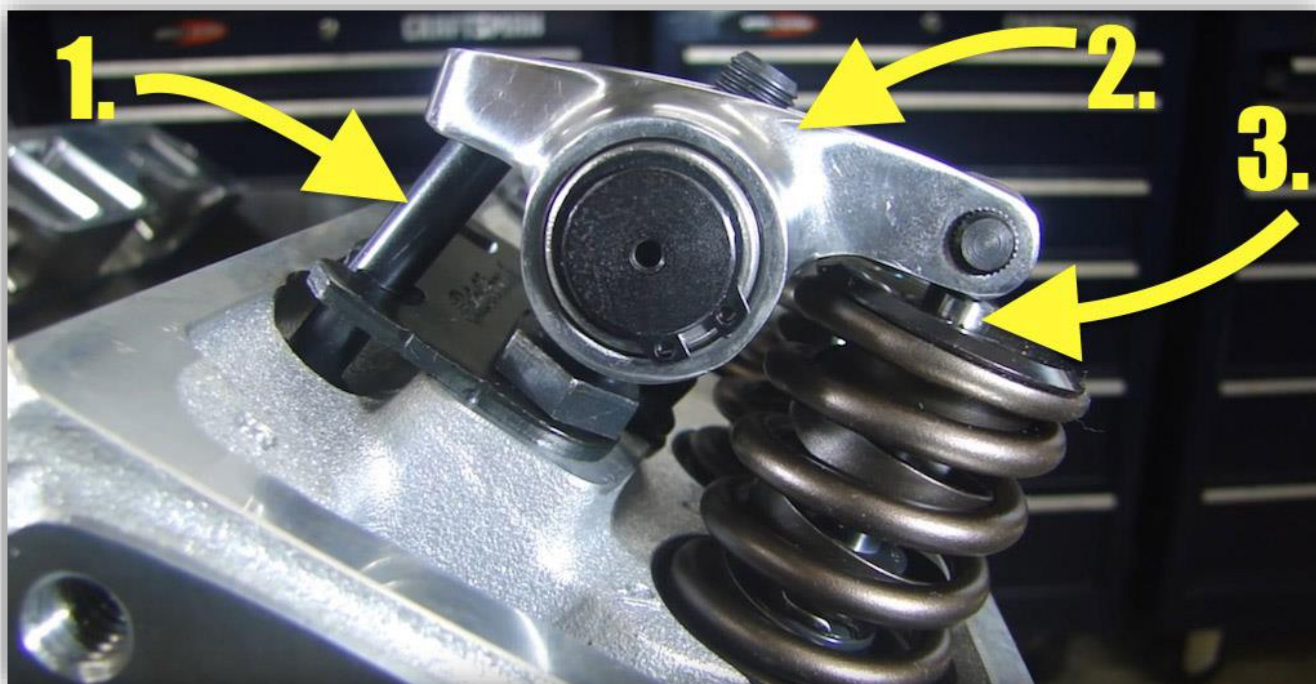


1. Motorer med stötstänger är smartare än du tror – här är förklaringen

Av Pär Brandt

Publicerad i 2019-11-09, 16:31

"Det är bara dumma jänkare som använder stötstänger i sina motorer", tänker kanske du. Men det är helt fel och här får du hela den tekniska förklaringen.



Här ser vi stötstången (pil 1) som trycker på vipparmen (2) som i sin tur trycker ner ventilen (3). Mellan cylinderbankarna ligger kamaxeln (nedanför bilden).

En riktig motor ska ha dubbla överliggande kamaxlar – eller hur? Visst, överliggande kamaxlar har flera viktiga fördelar men det har motorer med stötstänger också.

Att vi uppfattar motorer med stötstänger som mindre bra har nog mest att göra med ålder. Stötstänger har funnits med sedan bilismens barndom och uppfattas som gammalmodig stenåldersteknik.

Men det finns fördelar hos stötstänger som gör att konstruktionen kan vara motiverad även på dagens moderna motorer. Nedanför listar vi fördelar och nackdelar med stötstänger.

Stötstänger fördelar:

• Enkelhet 1: Färre komponenter som kan gå sönder.

• Enkelhet 2: Färre komponenter innebär lägre kostnader. GM-ingenjörer uppskattar att en stötstångs-V8 är 400 dollar billigare att bygga jämfört med en V8:a som har dubbla överliggande kamaxlar. Det sänker priset för bilägaren men sparar framför allt enorma summor för biltillverkare som kanske massproducerar miljontals bilar.

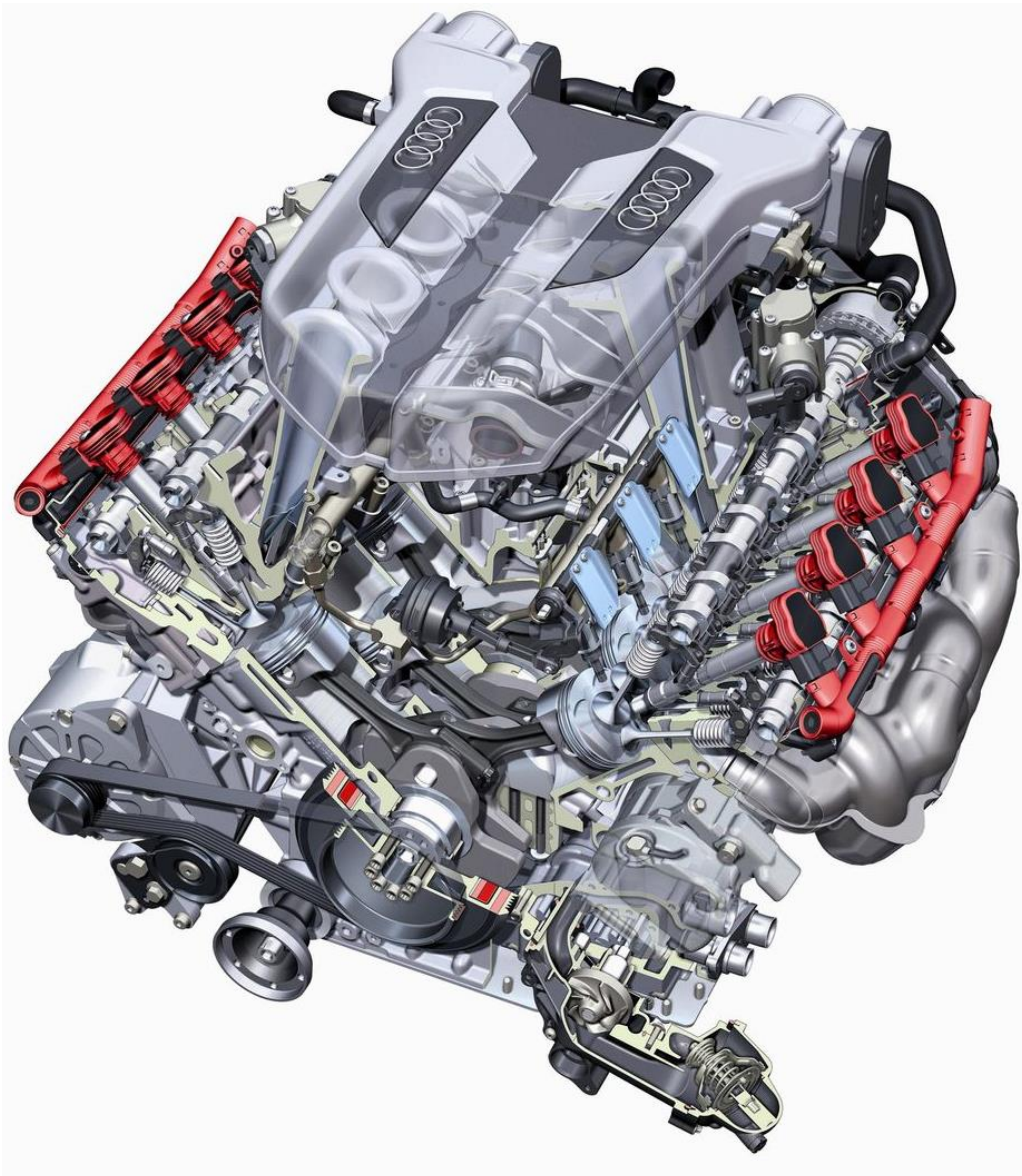
• Enkelhet 3: Färre komponenter ger lägre vikt. En kamaxel väger mindre än fyra, så enkelt är det.



Corvette LT1 V8 från 2014, användes under C7-generationen. En modern motor men tittar vi noga så sitter det en centralt placerad kamaxel med stötstänger och vipparmar.

• Två ventiler i förbränningsrummet, vilket ger bra flöde vid låga varvtal, producerar mer vridmoment i lägre varvregister.
• Med stötstänger behövs bara en kamaxel. Samma fördelar som hos enkelheten med mindre strul, lägre kostnader och lägre vikt.
• Kamaxeln sitter på V-motorer mellan cylinderbankarna. Det ger en lägre tyngdpunkt i själva motorn. Men det sänker också bilens tyngdpunkt.
• Framför allt så sänker stötstänger höjden på motorn och minskar även bredden samt längden. En kompakt motor är enklare att få plats med i trånga motorrum, ger även bättre krockzoner och mer "luft" under motorhuven vilket förbättrar fotgängarskyddet.
• En "smal" motor med stötstänger ger mer utrymme till en mera avancerad framvagn. Kanske dubbla A-armar istället för att tvingas använda MacPherson-ben.

Stötstänger nackdelar:
• Motorer med stötstänger har nästan alltid bara två ventiler per förbränningsrum, vilket begränsar luftflödet vid höga motorvarvtal. Något som i sin tur ger lägre toppeffekt. Att varva motorn högre lönar sig inte så mycket, eftersom luftflödet inte räcker till.
• Högre rörlig vikt. Stötstänger och vipparmar väger en del, även om biltillverkaren lägger mycket krut på att sänka vikten. Ju högre varvtal, desto svårare blir det att kontrollera komponenternas rörelser. Höga varvtal med en motor som har stötstänger kräver starkare ventilfjädrar, vilket ökar slitaget på ventilsätena.
• Med stötstänger ges färre möjligheter till avancerad ventilstyrning som variabelt ventillyft och variabla öppningstider. Vilket i sin tur minskar möjligheterna att sänka bränsleförbrukning, förbättra körbarheten och öka toppeffekten.



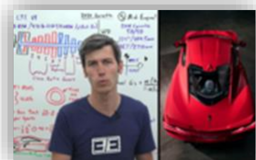
På bilden Audis 4,2-liters V8 med dubbla överliggande kamaxlar.
En effektiv, stark och varvvillig motor. Men också en komplicerad och dyr konstruktion.

Bara genom att se längden på listorna med fördelar och nackdelar förstår man att stötstänger har en hel del positiva egenskaper.

Det är alltså ingen tillfällighet att många amerikanska bilmodeller med V6- eller V8-motorer fortfarande har stötstänger. Inklusive exempelvis nya Chevrolet Corvette Stingray C8 – även om den längre fram förmodligen också får motoralternativ med överliggande kamaxlar.

Strax nedanför finns det en film där Jason Fenske på Engineering Explained förklarar för- och nackdelar med stötstänger och överliggande kamaxlar.

V8-motorn i nya Corvette C8 har förbättrats på flera viktiga punkter. Sugmotorn är på 6,2 liter med interna koden LT2. Toppeffekten anges till 502 hk (369 kW, eller 495 amerikanska hp). Maximala vridmomentet är 637 Nm. Motorblocket är i aluminium med ett torrsumpsystem för att få ner tyngdpunkten. Och inuti hittar vi en (1) kamaxel, stötstänger och vipparmar.



Hur kan nya Corvette C8 vara så snabb? Engineering Explained förklarar



Fem fel du gör som förstör dubbelkopplingslådan



Den raka sexans revansch – billigare och bättre



2. Unitis svar om ekonomiska krisen: ”Vi har en robust plan”

Av Erik Söderholm, Publicerad 2019-11-08, 11:35

Nya uppgifter om kris hos uppstickaren – revisorn har hoppat av.



Den lilla svenska uppstickaren Uniti visade upp en eldriven stadsbil redan för två år sedan. Men sedan blev det tyst och någon produktionsbil dök inte upp – förrän nu i oktober, när bolaget visade upp hur Uniti One ska se ut när den börjar byggas.

Uniti One ska komma med två batteristorlekar med upp till 30 mils räckvidd. Instegspriset för den billigaste modellen ska ligga på 168.000 kronor efter elbilspremien, men den dyraste versionen går loss på över 300.000 kronor.

Tanken var att de första leveranserna skulle köras igång i mitten av 2020, men nu skriver sajten Bytbil att Uniti har allvarliga ekonomiska problem. Bolaget har inte lämnat in någon årsredovisning för förra året, det egna kapitalet är negativt och revisorn har nu hoppat av sitt uppdrag på egen begäran.

Styrelsen riskerar nu att bli personligt betalningsansvariga för bolagets skulder, skriver Bytbil.

"Ta in kapital är en pågående process"

I en mejlintervju med Recharge ger Unitis presschef Robin Eriksson sin syn på problemen.

"Vi har en robust finansiell plan vilken vi jobbar mot. Att ta in kapital är en pågående process som vi har planerat för och som sker allt eftersom vi utvecklas och växer", skriver han.

• Vad händer med de kunder som köpt lanseringsversionen av Uniti One för över 100.000 kronor?

"Vi vill tacka alla våra kunder som fortsätter att stötta oss längs resans väg. För alla kunders sinnesfrid vill vi återigen påpeka att alla bokningar är helt återbetalningsbara och de ligger på ett separat konto och används ej."

• Hur ser det ut med lanseringsplanen och målet att börja leverera bilar?

"Vi ser fram emot att visa upp vår produktionsbil under de kommande månaderna och vi planerar att påbörja leveranser i mitten av 2020 som vi tidigare kommunicerat. Vi kommer fortsätta att släppa uppdateringar längs vägen."



3. Ny EU-lag: Svart låda och säkerhetssystem i alla bilar

Redaktören bytbil

2019-11-12

Experten varnar: Kommer att göra bilarna dyrare



Nya EU-regler gör att alla bilar om drygt två år måste ha en rad säkerhetssystem om de ska få säljas. De nya lagkraven gör att våra bilar kommer att bli dyrare.

– Vi är primärt positiva, men man ska vara medveten om att det driver upp kostnaderna och inte löser alla problem, säger Bil Swedens vd Mattias Bergman till TT.

I fredags klubbade EU:s ministerråd igenom ett antal nya regler som kommer att förändra standarden i våra bilar. Från mitten av 2022 så måste alla nya bilar som säljs inom EU ha en rad säkerhetssystem:

Intelligent farhållare

Förberedelse för alkolås

Trötthetsvarnare

Varnare för om föraren blir distraherad

Nödstoppssignaler

Backningsövervakning

Svart låda, händelsedata-inspelning

Däcktrycksövervakning

Avancerade nödbromssystem

Filhållningssystem

Större skyddszoner för gångtrafikanters huvud.

Svenska bilbranschens organisation Bil Sweden är positiva till förändringen, men varnar för dyrare bilar.

– Vi är primärt positiva, men man ska vara medveten om att det driver upp kostnaderna och inte löser alla problem. Ska man nå en säker trafik är fordonet bara en av tre faktorer. De andra är att bygga säkra vägar och att utbilda förarna så att de håller hastigheten och följer trafikregler, säger Mattias Bergman.

Många dyrare bilar, till exempel Volvo, har i dag många av säkerhetssystemen. Sannolikt kommer de nya reglerna göra att priserna måste höjas på mindre och billigare bilar.

– I takt med att man får större volymer sjunker kostnaderna. Skulle man ta det som finns i en modern premiumbil och sätta det i en volymbil så skulle kostnaden för samma komponent sjunka tack vare skalfördelar.

Förändringarna ska träda i kraft om bara 2,5 år och kommer att leda till problem för branschen. Biltillverkarna ska hinna utveckla tekniken och sedan ska den skalas upp och testas, vilket kan ställa till problem för vissa biltillverkare.

När det gäller lastbilar och bussar kommer de att behöva utformas på ett annat sätt så att döda vinkeln minskas. De måste också vara utrustade med avancerade system som kan upptäcka fotgängare och cyklister som ligger i närheten av fordonet. Dessutom kan EU komma att anta speciella regler för vätgasbilar och självkörande fordon.



NyTeknik

4. VW:s säljchef: ”Ingen av konkurrenterna har något liknande”

Felix Björklund

2019-11-09 07:00

Ett riktigt kliv framåt och den första viktiga modellen i det nya Volkswagen.



Under måndagen tryckte tillverkaren på starknappen för sin elbil ID.3. ”Vi vill tacka Tesla för att de gjorde elbilen sexig – nu gör vi elbilen tillgänglig”, säger försäljningschefen Jürgen Stackmann till Ny Teknik.

Zwickau i forna Östtyskland har i över hundra år varit en viktig del av landets bilhistoria. Det var här Horch och Audi startade, och det var här VEB Sachsenring byggde Trabant. När muren föll var VW snabbt framme och 1990 övertog de stafettpinnen.

Nu har ytterligare ett kapitel inletts, när anläggningen blir tillverkarens flaggskepp för hållbar utveckling. Som första fabrik ska den helkonverteras till att bara bygga elbilar. Under ett stort pressevenemang rullade de första officiella ID.3 av bandet.

– Historien i Zwickau vänder blad, och det här känns rätt, sade förbundskansler Angela Merkel vid invigningen.

Och det där med att vända blad är verkligen något VW har blivit kungligt bra på att göra. Den stora dieselskandalen som briserade 2015 var startskottet för en förändring som nu har resulterat i produktion. Men att det skulle vara något framstressat slår företagets försäljningschef ifrån sig.

– Vi ligger långt fram i vår planeringskurva och vi behöver inte hasta oss in i elektromobilitet, säger han till Ny Teknik.

Tittar man på den planeringen så förefaller det stämma. VW har nu kommit igång med att bygga seriebilarna av ID.3 och parallellt med dessa kommer fabriken under de kommande månaderna även att bygga förserieexemplar av kommande crossovern ID Cross och koncernsyskonet Seat El Born. Och att man ligger bra till menar Stackman var tydligt på Frankfurtsalongen tidigare i höstas.

– Jag var lycklig när jag var i Frankfurt och såg att ingen av konkurrenterna har något liknande. Folk frågade mig varför jag var så glad och svaret är att jag kunde säga att jag ur en försäljningssynpunkt var helt ensam om det vi har, säger Jürgen Stackmann.

Läs mer: VW:s paradigmskifte inlett – första ID3 tillverkad

”Inte ett socialistiskt företag”

ID.3 har beskrivits som den första äkta folk-elbilen och även om prislappen är lägre än vad Tesla och Audi tar för sina modeller är den fortfarande inte billig. På frågan om hur viktiga subventioner är för att behålla folkligheten är Stackmann tydlig.

– Initialt är de väldigt viktiga och i övergången till det att elbilen blir mer normal hjälper de till. Vi ser att när straff för fossildrivna bilar och subventioner för eldrivna balanserar upp varandra så blir det kostnadsneutralt för regeringar. Dessutom menar försäljningschefen att ID.3:an i många fall egentligen inte är ett dyrare val.

– Vi ser att prisparitet händer ungefär nu (jämfört med en dieseldriven Golf) och tittar man på TCO (total cost of ownership) så är elbilar redan billigare.

Så hur ser då affärsmodellen för elbilar ut? Det har rapporterats flertalet gånger att biltillverkarna inte tjänar några pengar på dem.

– Vår plan är att ID ska vara vinstgivande inom sin första generation. Vi vill ju tjäna pengar och är inte ett socialistiskt företag. Om man ser på två–tre års sikt så kommer vi nog att tjäna mer pengar på fossildrivna bilar, men ID-familjen kommer därefter att komma ikapp.

”Batteribrist inget problem för oss”

Ett annat problem som ofta dyker upp i elbilsdiskussionen är batterier, och då framför allt bristen på dem. Men på den frågan är Jürgen Stackmann klar. VW har inte det problemet.

– Vi är övertygade om att batteribrist inte kommer att vara ett problem för oss, vi kan se att det kommer vara en flaskhals i industrin, men inte för oss.

Skälet till detta är enligt försäljningschefen att man i god tid har sett till att knyta partners och skriva kontrakt – samt att man nu siktar mot egen tillverkning.

– I första fasen är vi beroende av våra partners, och då framförallt de i Asien. Men vi har insett att vad det lider så behöver vi göra det här själva. Därför har vi ingått avtalet med Northvolt och investerat i Salzgitter för att förbereda oss. Och Northvolt ska inte ses som en volymtillverkare för oss, utan snarare som en språngbräda för att vi ska komma ikapp.

Inte överlappande med Tesla

I slutet av intervjun återkommer Stackmann till konkurrenssituationen i elbilsbranschen, Och här ser han att VW har ett otroligt bra läge. Som han nämnde tidigare är MEB-plattformen ett riktigt trumfkort och lanseringen av ID kommer i en tid då mognaden på marknaden är stor.

– Vi vill tacka Tesla för vad de gjort de senaste åren. Tacka för att de gjorde elbilen sexig – nu gör vi den tillgänglig för folket. Och vi har inte överlappande marknad. Tesla har toppen och vi har volymen, säger Jürgen Stackmann.

FELIX BJÖRKLUND

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

5. Kia Futuron – konceptet som inspirerats av ufon

Robin Törnros 5 november 2019

På Shanghais bilsalong presenterar Kia sin nya konceptbil Futuron. En eldriven suvcoupé som också är självkörande.



FILM: ***https://youtu.be/Ap74g8QGpKg***

Liksom många andra tillverkarare verkar även Kia ha en coupésuv på gång, något som det nya konceptet Futuron vittnar om. Den strömlinjeformade karossen ligger ganska långt ifrån det vi är vana att se från Kia, och som vanligt när det kommer till konceptbilar så kan vi förvänta oss att det mesta kommer att slopas när den eventuellt kommer i produktion.

I fronten ser vi en ny tolkning av Kias så kallade ”tigernos” där den dragits ut och nu innefattar strålkastarna som gömmer sig bakom fjälliknande öppningar. Kupén nås via en lång dörr på vardera sida som delas i två när den öppnas. Öppning sker snett framåt och uppåt nästan likt en fjäril.

I kupén verkar det finnas ganska gott om utrymme åtminstone för de som färdas i framsätet där stolarna kan justeras till en nästan liggande position. Något som sker när den autonoma körningen aktiveras då även den rektangulära ratten försvinner framåt in i instrumentpanelen. Futuron är helt eldriven med en elmotor vid varje hjul som får kraft av batteriet som sitter monterat under golvet. Exakta specifikationer för drivlinan delar Kia dock inte med sig av. Men konceptbilen mäter in på 485 centimeter där axelavståndet är rejält tilltaget med prick tre meter och höjden är 155 centimeter.

Kupén omsluts av en glaskupol där Kia säger sig ha hämtat inspiration från ufon och flygande tefat, något som ska ge mycket bra ljusinsläpp och runtomsikt. Instrumenteringen är helt digital och omsluter föraren från dörr till mittkonsol. På insidan av dörrarna syns fjällen som också sitter på utsidan men i kupén agerar de ventilationsutblås till klimatanläggningen.





Robin Törnros



6. Prov: Porsche 718 Cayman GT4 – less is more

Av Stefan Helmreich, Publicerad 2019-11-10, 06:25

Jämfört med teknikmonstret 911 är nya 718 Cayman GT4 enkel och rå. Här söker man förgäves efter styrelektronik och tekniska hjälpmedel. Det enda man finner är mekanik. En perfekt förarbil alltså? Det tar vi reda på!



Nya Cayman GT4 är en ärlig pjäs. Här finns varken ett genomdesignat vred för körinställningar, bakaxelstyrning eller annat trams. Istället får man tre pedaler och en manuell växellåda.

Det här är inget skämt alltså. Cayman GT4 är en traditionalist. Moderniteterna begränsas till en avstängningsbar mellangasfunktion, antisladdsystem (även den är avstängningsbar) och adaptiva dämpare med, hör och häpna, två (ja, två) olika hårdhetsgrader. Ja, mer än så här blir det inte. Och det behövs inte heller.

Om vi ska anta att dagens processorstyrda elektronikorgier verkligen vore existentiella för sportbilarnas prestanda hade Zuffenhausens senaste tillskott varit dödsdömt direkt. Å andra sidan är nästan samtliga produkter från tillverkaren kördynamiska mästerverk. Man kan alltså utgå ifrån att bilens anakronism har system.



Råskinnets hjärta härstammar från civiliserade Carrera S, men har fått en omfattande modifiering för att inte stöta sig med GT-modellernas grundprinciper. Exempelvis fick turbon och dess bihang vika hädan men ersattes, precis som förr, med större motorvolym.

Med större borrning och mer lyft är motorn numera på 3 995 cm^3 och en renodlad sugmotor med allt som krävs. Piezoinsprutning, större ventiler och en ny ventilhantering av kamföljartyp. Resultatet? 420 hk för den nya spisen, 35 hk mer än i den gamla på 3,8 liter. Rödmarkeringen börjar runt 200 r/min senare vid 8 000 varv och vridmomentet är jämnare fördelat även om det ligger på samma nivå som hos föregångaren.

300 Nm har man tidigt till sitt förfogande, det maximala vridet uppnås dock ett tick senare vid cirka 5 000 rotationer. Det ger motorkarakteristiken ett betydligt bredare spektrum. Men allt svammel om ändringar och nyheter betyder egentligen absolut ingenting. Vi vill ju köra Porsches senaste puristpiska!



Glid ned i de perfekta skalstolarna (nåja, ta med en skohorn för säkerhets skull) som inte bara gör bilen en aning lättare utan även plånboken (55 900 kronor). Bakom de sanslöst snygga stolarna i kolfiberförstärkt plast tronar burens stålkryss (Clubsportpaket för 41 000 kronor) och framför föraren alcantarakringlan med röd mittmarkering samt ett välbekant inslag från svunna tider: tre rundinstrument, varav två är analoga!

Dags att starta Caymanens hjärta. Det rosslar och knastrar, väser och brummar men det förväntade vrålet uteblir tyvärr. Nykomlingens partikelfilter har nämligen effektivt tystat mittmotorbilens skönsång likt en munkavel. Värst är det dock för publiken.

Inne i kupén får passagerarna fortfarande njuta av det stenhårda hamrandet när varvmätarens nål rusar mot rödmarkeringen. Riktigt synd är det dock endast om de fyrcylindriga Cayman-syskonen; deras röst är ännu sprödare än förut.

Men så lirar GT-spisen också i en egen liga, mer atletiskt och reaktionssnabbare med mer kraft nära rödmarkeringen utan att för den delen slöa på låga varv.

Ändå tar Porsche inte till vara på drivlinans hela potential. Den svaga länken i ekvationen är aningen oväntat den manuella lådan. Missförstå mig inte här. I grunden är den sexpetade lådan perfekt för GT4 och briljerar fullständigt med korta slag och hög precision. Kopplingen däremot är slapp, slirar märkbart och motarbetar konceptet lika mycket som de sanslöst långa utväxlingarna. Andra växeln går hela vägen till 133 km/h och tredje ända upp till 188! Galet!

Det sistnämnda är visserligen en produkt av världens rådande utsläppsvansinne, men det slappa mottrycket i kopplingspedalen beror nog inte på ännu ett diffust och ogenomtänkt EU-direktiv.



Ett givet köp: skalstolarna (55 900 kronor) har sin självklara plats i GT4:an precis som den manuella lådan.



Däckformatet är detsamma som på föregångaren. Varmbromsvärdet på 34,0 meter är dock en besvikelse, framför allt när det gäller de svindyra (82 600 kronor) keramiska bromsarna.

En hårdare kopplingspedal skulle givetvis ställa högre krav på förarens vadmuskulatur men hade passat betydligt bättre till bilens image. En Porsche 718 Cayman GT4 är minsann en actionhjälte och ingen prinsessa!

Troligtvis kommer det även att komma ett PDK-alternativ för alla som inte kan eller vill peta växlarna själv. Visst lär det kosta en del charm men accelerationstiderna blir med all säkerhet bättre än med den manuella lådan. Nykomlingen är nämligen, förvånande nog, långsammare än sin föregångare!

0–100 km/h faller efter 4,7 sekunder och den dubbla hastigheten uppnås efter 14,5, vilket innebär en ökning med 0,2 sekunder till 100 och en liknande tid till 200 km/h. Märkligt? Inte alls egentligen.

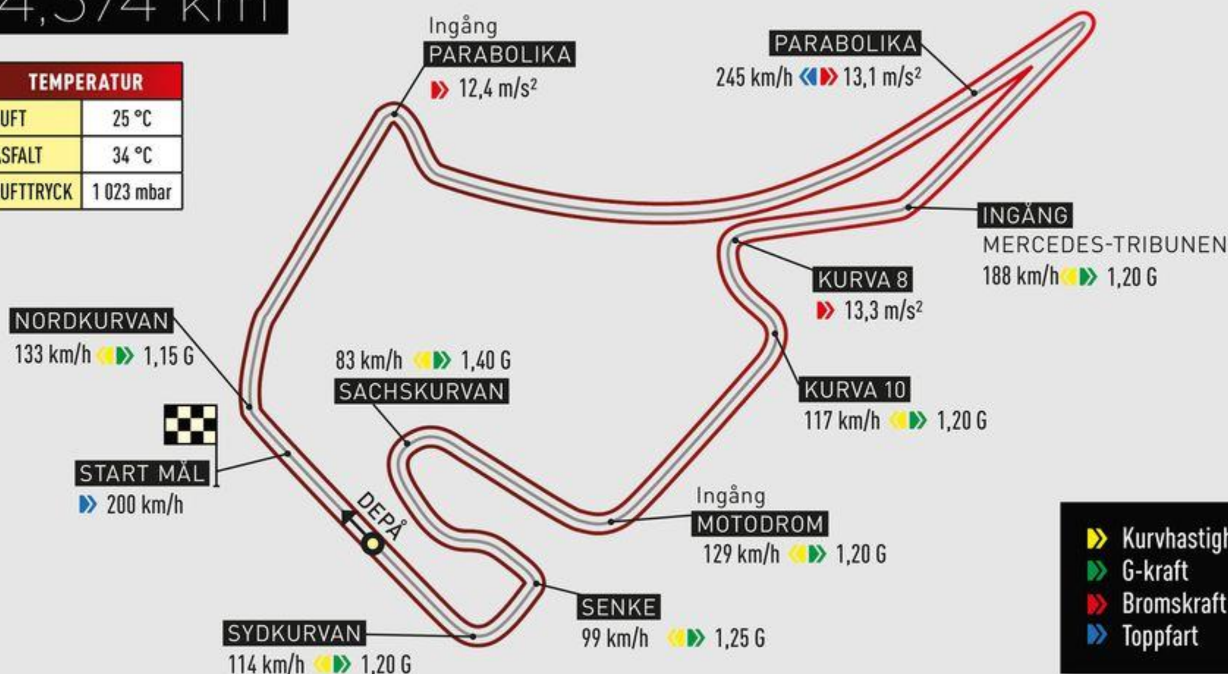


Clubsport-paketet (41 000 kronor) innehåller en säkerhetsbur, lättviktsbrandsläckare samt förberedelse för batterifrånskiljare/huvudströmbrytare. Under ytan lurar en 4,0- liters sugmotor med 420 hk.

Medan föregångaren tippade vågen vid 1 340 kg har nykomlingen missat sin diet. 1 439 kilo äter upp hästkraftsfördelarna, men det är knappast något som kommer att störa potentiella intressenter. Körglädje från Zuffenhausen definieras inte med hjälp av siffror på ett papper, det krävs mer än så!

Chassikomponenter av högsta klass exempelvis och racingteknik precis som i storebror 911 GT3. Caymanens framhjul biter sig fast i landsvägen som bilens namne, styrningen och chassit förmedlar allt, verkligen allt: asfaltens beskaffenhet, gruskornen på banan, ja till och med asfaltsläggarnas skostorlek om man verkligen lyssnar och känner efter. Det här är en äkta upplevelse. Äkta körkänsla. Äkta glädje.

Jämfört med en 911 är Cayman GT4 en äkta förarbil. Människa och maskin. Aktion och reaktion och inget annat. Framför allt yttermåtten på 4,46 gånger 1,8 meter passar bilens asketiska karaktär. En 992 känns i direkt jämförelse som ett fraktfartyg.



Intimiteten har dock sitt pris. Ingenting är höljt i dunkel. Körkänslan är alltjämt närvarande. Men det är likväl de minimala fel och brister som bilen bär med sig, även på mikroskopisk nivå.

Den lätta understyrningen exempelvis som gör sig allt mer påtaglig på banan, även om Porsches ingenjörer har gjort allt i sin makt för att förebygga problemet. Man har använt sig av så kallade Air Curtains framför de främre hjulhusen för att motverka lyftkraften och har installerat en gigantisk diffusor bak som sträcker sig så pass långt in i bilen att man var tvungen att utveckla ett helt nytt avgassystem.

Resultatet? Samma luftmotstånd som föregångaren fast med 50 procent högre downforce vilket tillsammans med bilens övriga uppdateringar yttrar sig i en tio sekunder snabbare tid runt Ringen.

Problemet är bara att Nordslingan inte är Hockenheim. Här är svängarna tajtare, kurvhastigheterna lägre och Caymanen har problem att utnyttja den nya aerodynamiken effektivt. Istället får man förlita sig till bilens mekaniska grepp. Endast däckens greppnivå spelar roll här.

Den rollen lyckas bara bakaxeln att axla till hundra procent. Bakdäcken greppar obevekligt och känns nästan limmade mot asfalten. Inte heller lastväxel får däcken att släppa sitt grepp. På sin höjd vrider bakdelen in när man styr in och bromsar hårt, men mer spännande än så blir det (nästan) aldrig.

Visst låter det bra? En banbil med hög säkerhetsnivå?

Inte riktigt. På grund av den orubbliga bakaxeln får nämligen framdäcken huvudansvaret för instyrningen. Det innebär att man inte kan piska bilen runt banan utan att man får jobba med känsla och van hand. Caymanens framaxel får slita hårt vilket leder till att framdäcken redan efter en handfull varv är slut och redo för pensionen.

Kanske krävs alla dessa dynamiska hjälpmedel trots allt? Icke. Ska man vara helt ärlig visar sig understyrningstendenserna och samtliga problem som följer med endast på en del sektorer. Resterande del av Hockenheim har sällan känts så äkta, rå och alldeles underbar.



Bilens potential lider under en aningen för slapp chassisetup. En bil med dessa förutsättningar borde inte vara så pass tam som GT4 faktiskt är. Kan det vara en stallorder om att inte meja ned gullegrisen nummer 1, nämligen 992 Carrera S? I slutänden skiljer det nämligen 1,5 sekunder till storebror. Självklart kan en asketisk och framför allt billig(are) bil inte tar kronan från hightechmonstret.

Dessutom finns det fog att tro att Porsche har en ännu vassare Cayman under utveckling. Möjligtvis en RS-version av GT4? Det vore inte helt otänkbart med tanke på att man redan har siktat ett kamouflerat exemplar med jättevinge på Nürburgring.

För oss är Porsche 718 Cayman GT4 en mindre besvikelse. Kördynamikssensationen finns helt enkelt inte och nykomlingens förbättringar jämfört med föregångaren är snarare marginella. Trots allt finns det för tillfället inget bättre val om man är ute efter den där råa och äkta Porschekänslan. Framför allt om man tittar på priset.



TESTFAKTA

	PORSCHE 718 CAYMAN GT4	PORSCHE CAYMAN GT4 (2015)
MOTOR		
Typ	B6	B6
Borrning x slag, mm	102,0 x 81,5	102,0 x 77,5
Slagvolym, cm³/kompression	3 995/12,5	3 800/12,5
Effekt, hk vid r/min	420/7 600	385/7 400
Vridmoment, Nm vid r/min	420/5 000–6 800	420/4 750–6 000
Hästkrafter per liter	105,1	101,3
Växellåda/antal vxl.	Manuell/6	Manuell/6
Drivning	Bak	Bak
BROMSAR		
Bromsskivor, typ	Keramiska, ventilerade	Keramiska, ventilerade
Bromsskivor diameter f/b, mm	410/390	410/390
MÅTT		
Vikt fulltankad, kg	1 439	1 340
Viktfördelning f/b, % (utan förare)	43,4/56,6	44,5/55,5
Kilo per hästkraft	3,4	3,5
Längd/axelavstånd, mm	4 456/2 484	4 438/2 484
Bredd/höjd, mm	1 801/1 269	1 817/1 266
Tankstorlek, l	64	64
Bagagevolym, l VDA (fram + bak)	150 + 270	150 + 275
Fälgbredd f/b, tum	8,5/11,0	8,5/11,0
Däckdimension f/b, testbil	245/35 R20 295/30 R20	245/35 R20 295/30 R20
Däckfabrikat, testbil	Michelin Pilot Sport Cup 2 N1	Michelin Pilot Sport Cup 2
PRESTANDA		
	MANUELL	MANUELL
0–40 km/h, sek	1,6	1,4
0–100 km/h, sek [fabrik]	4,7 [4,4]	4,6 [4,4]
0–160 km/h, sek	9,5	9,6
0–200 km/h, sek	14,5	15,0
80–120 km/h, sek	5,0	4,6
80–160 km/h, sek	9,9	9,3
Toppfart, enl. tillverkare, km/h	304	295
Bromssträcka från 100 km/h Kalla, olastad, m	37,5	35,3
Varma, olastad, m	34,0	i.u.
Slalom 18 m, km/h	74,5	71,8
EKONOMI		
Grundpris	965 000:–	850 000:– (2015)



7. 30 år efter Berlinmuren, nu är plastraketen från DDR hipsterfavoriten nr ett

Av Erik Söderholm, Publicerad 2019-11-09, 06:54

"Berlinmuren faller – DDR öppnar gränserna", skrek Dagens Nyheters förstasida den 10 november 1989. Det är 30 år sedan Europa vaknade upp till beskedet att Järnridån till slut var på väg att falla samman.



I den här artikeln kan du hänga med på en resa genom DDR där vi framför allt tittar närmare på Järnridåns stolthet nummer ett: Trabanten.

För bästa upplevelse rekommenderar vi att du lyssnar på tysk 1980-talsmusik, så koppla in lurarna och kör igång Bap, Pink Floyd eller Kraftwerk.

Fabriken bygger nu Volkswagens elbil

Trabant-projektet inleddes på 1950-talet för att bli Östtysklands svar på Västtysklands Volkswagen och visionen om en billig och enkel folkbil. Den tillverkades av VEB Sachsenring Automobilwerke i Zwickau – händelsevis samma fabrik som nu ska bygga Volkswagens folkelbil ID 3.

Det är också fabrikens namn som sitter i bilens front: bokstaven S står för Sachsenring Automobilwerke.

1954 byggdes den första modellen, P50, vars karossdelar på grund av den stora råvarubristen i Östtyskland tillverkades av duroplast, en för tiden modern hårdplast, och som framställdes av sovjetisk återvunnen bomull.

Det var samma råvarubrist som gjorde att Trabanten byggdes nästan helt oförändrad genom alla år. Även den extremt ineffektiva produktionen behölls under alla år och det var kanske den främsta anledningen till bilens dåliga byggkvalitet. De anställda i fabriken jobbade under livsfarliga förhållanden, bland annat utan andningsskydd i lackverkstaden.

*Den allra sista Trabanten byggdes den 1 juni 1990 i fabriken i Zwickau,
samma fabrik som sedan dess byggt Volkswagenbilar och som nu ska bygga elbilen ID 3.*

Berlinmuren föll den 9 november 1989.

Ingen autobahnraket

På 1960-talet kom den modell som vi förknippar med Trabant. Den kom nämligen att se likadan under alla år. Några få detaljer uppdaterades – som oljestickan, som i senare modeller monterades fast i motorhuven.

Trabant 601 hade en tvåcylindrig tvåtaktsmotor och var framhjulsdriven. Toppfarten låg på 90 km/h. Förarna fick hålla tillgodo med 18 hästkrafter, eller 23 i senare versioner, och då smög sig toppfarten också långsamt upp mot 100 km/h.

Trots de här siffrorna, som knappast gjorde bilen till någon raket, var kötiden för att få köpa en Trabant lång. DDR-medborgare kunde få vänta i 10–15 år på sin bil. Tysklands förbundskansler Angela Merkel stod själv i kö för att få en Trabant, men den hann inte levereras förrän kommunistregimen kollapsade.

Modellen fanns även som kombi. Precis innan Berlinmuren föll, 1988, lanserades uppdaterade Trabant 1.1 med ny inredning och drivlina som kom från Volkswagen Polo.



Usel prestanda och rökig tvåtaktsmotor var två egenheter som Trabantköparna fick acceptera.

Blev hipsterfavorit

Trabanten blev inledningsvis firad för att vara en östtysk folkbil som gav många möjlighet att köpa bil. Det dröjde dock inte så länge innan Trabanten blev en symbol för det stagnerade östtyska samhällssystemet.

Trabanten slutade produceras 1991. Totalt tillverkades strax över tre miljoner exemplar. Idag har bilen blivit en riktig hipsterfavorit i huvudstaden och det finns firmor som arrangerar "Trabant-safari" för den som är sugen på att återuppleva tvåtaktsröken.

För dig som inte fått nog av DDR-nostalgi rekommenderar vi Trafikmagasinets resereportage från andra sidan Järnridån: https://youtu.be/alaEpB6__jI
https://youtu.be/SpQxb4NHH4c

Usla arbetsförhållanden och ineffektiv produktion i Zwickau-fabriken.
Här gick de anställda utan skyddsutrustning och andades in giftångorna.



TRABANT 601

Beliebt und servicefreundlich

LIMOUSINE



Trabant Limousine -S- de Luxe



Trabant Limousine Standard

Preise für Liefermonat:		März	April	Mai	Juni	Juli	Aug.	Sept.	Okt.	Nov.	Dez.
Trabant 601 Universal Standard	**Artikel-Nr.**	70.403	70.404	70.405	70.406	70.407	70.408	70.409	70.410	70.411	70.412
(Grundpreis **5 990** + Pauschale*)	**Gesamtpreis:**	**6 210**	**6 194**	**6 176**	**6 158**	**6 142**	**6 125**	**6 109**	**6 092**	**6 075**	**6 058**
Trabant 601 Universal -S-	**Artikel-Nr.**	70.503	70.504	70.505	70.506	70.507	70.508	70.509	70.510	70.511	70.512
(Grundpreis **6 235** + Pauschale*)	**Gesamtpreis:**	**6 455**	**6 439**	**6 421**	**6 403**	**6 387**	**6 370**	**6 354**	**6 337**	**6 320**	**6 303**
Trabant 601 Universal -S- de Luxe	**Artikel-Nr.**	70.703	70.704	70.705	70.706	70.707	70.708	70.709	70.710	70.711	70.712
(Grundpreis **7 165** + Pauschale*)	**Gesamtpreis:**	**7 385**	**7 369**	**7 351**	**7 333**	**7 317**	**7 300**	**7 284**	**7 267**	**7 250**	**7 233**

* In der Pauschale ist u.a. die Haftpflichtversicherung für das laufende Jahr enthalten. Detaillierte Informationen Seite 239. Kaskoversicherungen Seite 210.

215


Trabant
Nachrüstbar
mit Glashebedach
Siehe Seite 188
195
Trabant Limousine -S- de Luxe
Spoiler zum Nachrüsten finden Sie auf den Seiten 188 - 189.





[7 fantastiska och bortglömda bilar från Sovjetunionen]

[Volvos lyxlimpa – som var DDR-pamparnas favorit]

[DDR-bossens Citroën till salu för 850.000 kr]



Renovering av Trabant-motor: https://youtu.be/Yq5jTB9S5GU



7 fantastiska och bortglömda bilar från Sovjetunionen



Volvos lyxlimpa – som var DDR-pamparnas favorit



DDR-bossens Citroën till salu för 850.000 kr

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

8. Provkörning av Trabant 1,1

Claes Johansson 11 november 2014

En urmodig bil står inför en alltför sen död. Men vid gravens rand har den plötsligt piggnat till. Trabant 1,1 har fått en rejäl dos fyrtaktsvitaminer på recept från Volkswagen.



Sachsenring Trabant 1,1 av årsmodell 1990

Få biltillverkare kan skryta med drygt 50 procent högre effekt och nästan dubbla cylindervolymen i nya årsmodellen. Än mindre med dubbelt så många cylindrar!

Östtyska Sachsenring Trabant kan just det. Men skryter gör inte fabrikens presstalesman när han ger oss nyckeln till nya Trabant 1,1.

I stället ler han lite förläget när vi granskar bilen. Ja, han nästan skrapar med foten. För första gången i Trabants 26-åriga historia finns en fyrtaktsmotor under den huv där det sedan begynnelsen suttit en rykande tvåcylindrig luftkyld tvåtaktare. I framtiden, om det nu finns någon sådan för Trabant, kommer bilarna även att finnas med katalysator.

Den nya motorn är Volkswagens minsting, en fyra på 1 043 cm3 från Wartburgs nya och moderna motorfabrik i Eisenach. Dessutom har den gamla förkrympta Triumph Herald-kopian för första gången på många år fått ett delvis nytt utseende. Kraftigare stötfångare, en annan grill och ännu mer kanotlika baklyktor.

Tanken sitter numera bak och rymmer 28 liter, två mer än tidigare. Instrumentpanelen är också är annorlunda. Den glestandade hastighetsmätaren ser ut som hastighetsmätare en gång gjorde och bredvid den finns lysdioder som visar bensinmängd och motortemperatur. Dörren slår igen utan anmärkningsvärt skrammel, bomullsdörr som det är. Pressad rysk bomull (Duroplast) är också materialet i tak, dörrar, luckor och skärmar. Genialt egentligen. Varken rostrosor eller karossförändringar skiljer en 21 år gammal Trabant från en nästan ny.

Växelspaken har lämnat sin plats vid ratten och står i knävecket givakt. Vid pedalerna slåss fötterna om utrymmet med ett gummiklätt hjulhus. Innertaket är gråbrunt och vadmalsliknande. Lika mysig är färgen på stolar och mattor.



Trång och urmodig är de första intrycken man får bakom ratten i 1990 års Sachsenring Trabant. Vitamininjektionen från VW-motorn skjuter bara fram dödsögonblicket något år för världens mest sålda DDR-bil.

40 hästkrafter mot tidigare 26 gör inte Trabant nämnvärt häftigare att köra. Att den tvärgående bladfjädringen i framvagnen ersatts med McPherson-upphängning känns inte heller som något riktigt lyft.

Trabant är fortfarande precis vad den ser ut att vara: trång, bullrig, obekväm. Den känns vinglig på vägen och när den pressas i kurvor – i den mån det går – lever bakvagnen sitt eget liv. Det ringa axelavståndet, 14 centimeter kortare än Fiat Panda, torde bidra till Trabants ”struttiga” fjädring. Byvägen utanför Zwickau gör sitt bästa för att kasta av oss.

Den nya motorn går lite rått. Bilen är en av tusen förserievagnar och det är möjligt att seriebilarna blir mjukare i tonen. Bilen känns väl ihopskruvad. Talesättet ”ju fler prylar, desto mer kan gå sönder” verkar stämma väl på Trabant. Det som inte kan fixas med skruvmejsel och skiftnyckel kan lagas på minsta lilla verkstad – om det finns reservdelar.

Volkswagens intrång i motorrummet har dock krånglat till saker och ting. Motorn vilar i en ormgrop, omslingrad av hysteriskt många kablar, slangar och rör. De första fyrtakts-Trabanterna rullar av bandet nu i början av maj. Den sista massproducerade folktransportören med tvåtaktsmotor är då defintivt död och begraven. Hittills har nästan 3 miljoner tillverkade Trabant-vagnar funnit sina köpare utan problem.

Med väntetider på uppåt 15 år har varje Trabant, i vilket skick den vara månde, varit värd att hålla vid liv. Men kommer herr Müller även i framtiden att längtansfullt titta på pricken i almanackan långt fram i tiden och sedan glädjestrålande hämta sin nya mellangrå katalysator-Trabbi? Inte troligt, även om bilen efter en lång Törnrosasömn plötsligt piggnat till på upploppet.

Det är (alltför) lätt att ta på sig rollen som leende bödel när det gäller Trabant. Men denna märkliga uppenbarelse, konserverad under den kommunistiska fanan, saknar nästan allt: prestanda, krocksäkerhet, komfort och utrymme. Tvåtaktaren var inte ens bensinsnål. För att hitta jämlikar till Trabant -90 måste man söka bland 50-talsentusiasternas renoverade pärlor. Den kanske kan köra dött lopp med Ford Anglia -59?

Trabant har blivit kultväst – men i öst är den en tragisk påminnelse om ett utvecklingshämmande system som nu äntligen håller på att försvinna. Eller som småkillarna vid vägkanten svarade på frågan om vilken bil som var allra bäst.

– Westautos!



Trabant 1,1

Pris

Limousin 12 500 mark (45 000 kronor). Universal Luxus (radio, annan inredning och dimljus) 14 500 mark (52 200 kronor). Beräknat med officiell kurs maj 1990: 1 östmark = ca 3,60 kronor.

Motor

4-cyl tvärställd radmotor med 1 överliggande kamaxel och 2 ventiler per cylinder. 5-lagrad vevaxel. 1 förgasare. Kompression 9.5:1. Borrning/slag 75/59 mm. Volym 1 043 cm3. Max effekt 40 hk (30 kW) vid 5 300 r/min. Max vridmoment 74 Nm (7,5 kpm) vid 2 700 r/min.

Kraftöverföring

Motorn fram, framhjulsdrift. 4-växlad låda.

Fjädring/hjulställ

Spiralfjädring och individuell upphängning fram och bak. Fram fjäderben (McPherson), undre tvärlänkar samt krängningshämmare. Bak längs- och tvärlänkar.

Styrning

Kuggstång. 3 rattvarv, vändcirkel 10 m.

Elsystem

Generator 740 W, batteri 44 Ah.

Bromsar

Skivor fram, trummor bak. P-broms på bakhjulen. Kretsar diagonalt.

Hjul

Fälgbredd 4 tum, däck 145 SR 13.

Mått/vikt (cm/kg)
Axelavstånd 202, längd 359. bredd 152. höjd 142, spårvidd fram/bak 128/125. Tjänstevikt 700, maxlast 385 varav 65 på taket. Släpvagnsvikt 400. Bränsletank 28 liter.

Prestanda (fabriksuppgifter)
Acceleration 0-100 km/h 22 sek, toppfart 125 km/h.

Bränsleförbrukning
I 90 km/h 0,6-0,7 l/mil.



Claes Johansson

Återvunnet
Teknikens Värld sitter på en ovärderlig svensk bilkulturskatt som vi vill dela med oss av till dig. Vi har provkört och testat bilar sedan 1948 och allt finns sparat. Tillsammans med dig vill vi återuppleva några av de bästa stunderna från alla årtionden som passerat sedan vår start.

I denna ”återvunna” provkörning får vi njuta av Trabant 1,1. Artikeln publicerades i **Teknikens Värld nummer 11/1990**.

Fler återvunna provkörningar hittar du här.



9. Fredagsfilm: Chris Harris på sladd i Porsche 911 GT2 RS

Av Patrik Lundin, Publicerad 2019-03-08 19:39

"Insane", "WOW", "Goes like a hypercar". Ja, superlativen är många när Chris Harris kör Porsche 911 GT2 RS Top Gear:s testsbana.



I videon får vi höra Porsches hårdaste 911:a studsa mot varvstoppet och de klibbiga pirellidäcken skrika efter grepp.

Dessutom får vi se Harris köra på sladd genom tvåan, trean och fyran i utgången av Hammerhead. Det är inget man gör varje dag!

FILM*: *https://youtu.be/nOWt0Ryw8Es

Chris Harris hamnar i 80-tals himlen – 140 drömbilar från RM Sotheby´s Youngtimer Collection

Chris Harris provkör BMW M2 Competition – väljer den istället för en begagnad M3

Chris Harris kör nya Porsche 911 – gillar han den?

Klassiker

10. Grattis Morris Traveller!

Publicerad 15 november 2009, **text Carl Legelius**

I dag när vi gratulerar Leopold på namnsdagen vill också fira två bilar för de resande, Morris Traveller och, på andra sidan Atlanten, Kaiser Traveler.



De två vännerna möttes som vanligt på den lokala puben. Mr Brown tog en klunk av sin pint of bitter och sade:

- You buy a car, but you invest in an Austin!

Mr. Gray tänkte efter och innan han förde ölkruset till munnen sade han stillsamt:

- You are quite right, but personally I'll go for a Quality First Morris every time.

Så där höll de på varje onsdagskväll i 40 år och ingen ville låtsas om att de två bilmärkena till slut blivit identiska.

Det ville inte BMC heller och därför höll man länge fast vid de traditionella modellnamnen från tiden före sammanslagningen av Austin och Morris.

Den 28 augusti skrev vi i Namnsdagsbilar om Austins stationsvagnar som kallades Countryman och idag handlar det om Traveller som var samma bilar men från Morris.

Trots stavningen på amerikanskt vis uppmärksammar vi också Traveler från Kaiser.

Den 28 augusti skrev vi i Namnsdagsbilar om Austins stationsvagnar som kallades Countryman och idag handlar det om Traveller som var samma bilar men från Morris.



Den första Morris Traveller kom på hösten 1952 och höll ut till våren 1954. Det var en engelsk woodie baserad på Oxford series MO. Det här är ett tidigt exemplar fotograferat på Karlavägen där generalagenten Förenade Bil hade sin stockholmsfilial.



Den mest kända och älskade kombin från Morris är Minor Traveller som debuterade 1953 och var den Minor som 1971 sist slutade att tillverkas. Den utvändiga strukturen av askträ är bärande. Genom åren har många renoverats och en del också mekaniskt uppdaterats för hänga med i modern trafik.



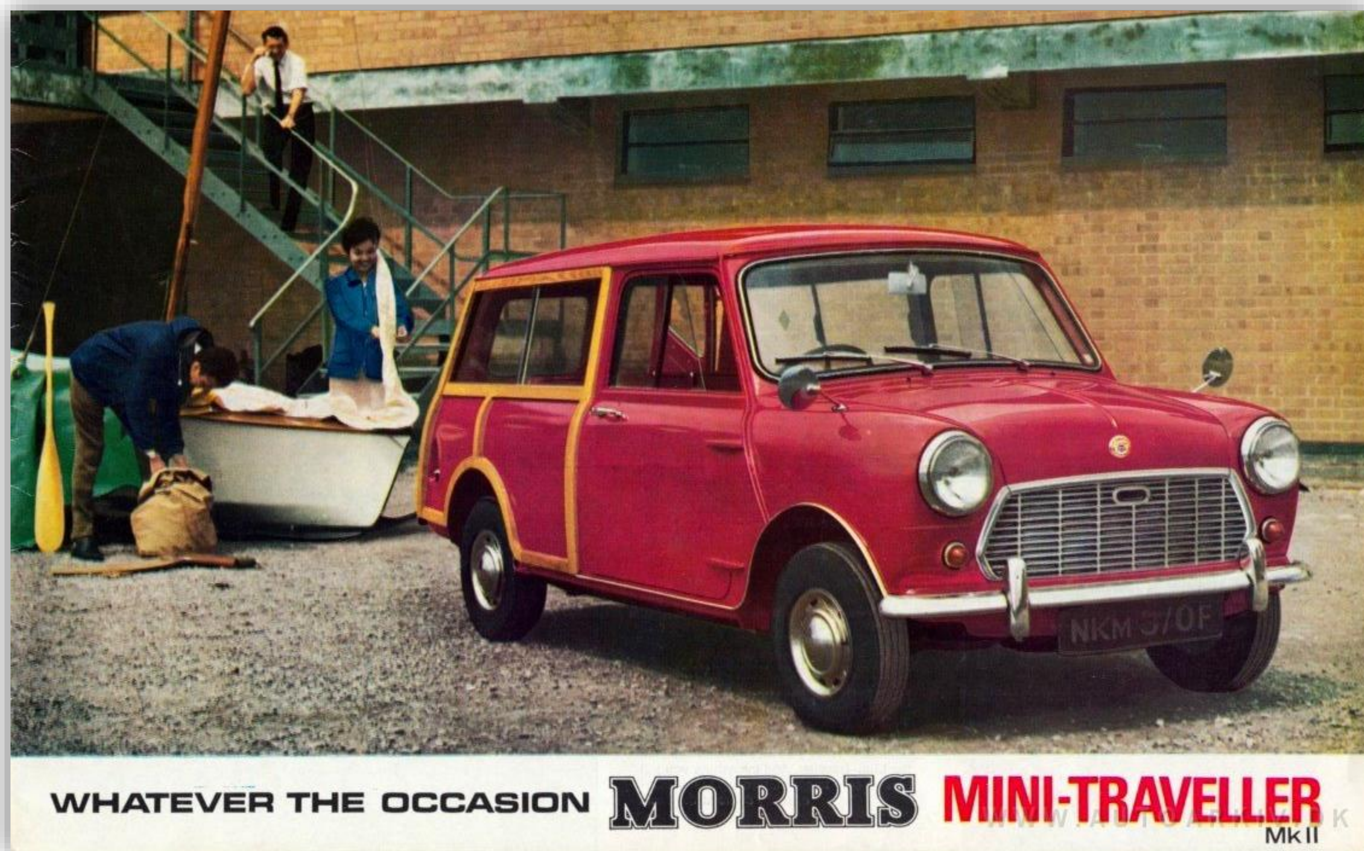
Morris Oxford series II resp III (1954-1959) fanns också som Traveller byggda på samma sätt som Oxford MO och Minor. Den som vill se en bild av den sexcylindriga Morris Isis som Traveller får leta upp Namnsdagsbilar den 10 februari.



De första Travellers hade på grund av sitt speciella byggsätt bara haft två dörrar och det var inte accepterat på den engelska marknaden för annat än småbilar. Nästa Traveller från Morris hade därför fyra dörrar. Fast den så tydligt var en kombiversion av Oxford saloon series III kallades den ändå series IV när den kom 1957. Den tillverkades till 1960. Ett fåtal letade sig till Sverige och några utrustades optimistiskt nog av generalagenten som taxibilar.



Morris Oxford med så kallad Farinakaross tillverkades också som kombi och kallades givetvis för Traveller. På bilden en series VI som till skillnad från saloonen fick behålla fenorna vid den facelift som gjordes 1961. En rymlig och slitstark bil.



Hundkojan presenterades på hösten 1959 och ett år senare kom det en kombi med den längre hjulbas som van och pick-up hade. Traveller hette den som såldes som Morris. Mot ett litet pris-tillägg fick man utvändig trädekor. Bilen på bilden är en Mark I, men har på broschyromslaget genom ganska tafflig retuschering av grill och emblem ändrats till Mark II. När kombiversionen av kojan fick Clubmanfront 1970 var det inte längre någon Morris och därför heller ingen Traveller.



Den epokgörande ADO 16, det vill säga BMC 1100, fanns som rymlig kombi med två dörrar. Ryggstöden fram och bak kunde fällas så att man fick en plan sovplats för två. Som alla i mo-dellserien hade den hydrolasticfjädring och kurvegenskaper som på sin tid var sensationella i klassen.



Här har den flitige retuschören varit framme igen och förvandlat 1100:an på den förra bilden till en 1300 Traveller. Vad det verkligen enklare och billigare än att ta nya foton?

THE FAMOUS 2-CARS-IN-1

A luxurious 6-passenger sedan, the Traveler is converted in just *20 seconds* to a spacious cargo carrier with 104 cubic feet capacity. It is the ideal car for salesmen, tradesmen, sportsmen and vacationists. It is the car for those who like to carry all necessary equipment with them on business trips or vacations.

The Kaiser DeLuxe 4-Door Traveler

(A 2-Door Traveler is also available)

The ingenious way the rear seat folds down makes a long, clear, wood-ribbed floor with the spare wheel in a tuck-away well under it. The rear deck is double-hinged so it opens up and down, clear from floor to roofline.

Vänner av Kaiser-Frazer framhåller gärna att deras favoritmärken var före SAAB och andra med combi-coupe eller, om man så vill, hatch-back. Om det är rätt eller inte tar vi inte upp nu, men eftersom vi gillar amerikanska independents vill vi idag, trots stavningen, gärna uppmärksamma Kaiser Traveler 1949-1953. Den var ett mellanting mellan sedan och station wagon så namnet var passande. Bilden visar en 51:a



11. Superentreprenör tar över Kinnekulle ring: ”En fantastiskt rolig affär”

Publicerad 6 nov. 2019 09:51

Motorbanan Kinnekulle ring har fått en ny ägare. I tisdagskväll blev det klart att Tråvadsföretaget Stenhaga med Svante Andersson i spetsen.



Tråvadsföretaget Stenhaga Invest har via dotterbolag köpt anrika motorbanan Kinnekulle Ring.

Affären slutfördes på Bjertorp Slott under tisdagskvällen. Det skriver företaget i ett pressmeddelande.

Kinnekulle Ring som har sitt ursprung från slutet av 1960-talet är mest känd för sin motorbana. Många kända förare har genom åren kört racerbil på banan. Även rallycross och crosscart har varit stort och dragit mycket folk till anläggningen.

Banan som tidigare ägdes av 19 olika trafikskolor kommer nu att ägas och förvaltas inom Stenhaga. Tillträde sker omgående och verksamheten kommer att drivas vidare som tidigare med risk - och säkerhetsutbildningar och även uthyrning av motorbanan.

Verksamheten riskutbildar cirka 4 500 körskoleelever varje år samt även polisen, räddningstjänsten, ambulansen och försvaret.

"Vi på Stenhaga ser detta som en långsiktig och fantastiskt rolig affär med bra utvecklingspotential. Tillsammans med Bilkompaniet i Tråvad och Bjertorp slott finns fina synergier som kan ge draghjälp åt varandra" skriver företagets representanter i ett pressmeddelande.

Planering för att utveckla och förfina området är i full gång och redan till våren är tanken att besökarna ska märka lite skillnad. Det kommer att läggas en plan för kommande fem år och allt som ska göras kommer att ske i samråd med nuvarande medarbetare.

LÄS MER: Svante Andersson - årets entreprenör

LÄS MER: Lyxmopeden såldes till Skaraborg

LÄS MER: Superentreprenören får entreprenörspris



12. Film: Audi RS Q8 sätter nytt varvrekord för suvar på Nürburgring – 7:42,25

Av Pär Brandt

Publicerad 2019-11-06, 17:41

Modellen är inte officiell ännu, men nya Audi RS Q8 är brutalsnabb med 600 hk/800 Nm stark V8-motor. Se filmen som får dig att häpna över hur snabb en suv kan vara.



FILM: ***https://youtu.be/ANbhV6j05ys***

Audi RS Q8 blir den sjätte, nya modellen i RS-familjen som presenterats i år. RS Q8 är inte officiell ännu men får sannolikt publik premiär på Los Angeles Auto Show i slutet av november.

Redan nu, några veckor innan premiärdagen, får vi en film från Audi som visar att RS Q8 är ny suvkung på Nürburgring. Den nya rekordtiden är 7:42,25, vilket alltså klår Mercedes-AMG GLC 63 S 4Matic+ som klockades för 7:49,369 för ganska precis ett år sedan.

Det innebär att Audi RS Q8 även är snabbare än Lamborghini Urus, som uppges ha gjort ett bästa varv på 7:47 – dock ingen officiell siffra från Lamborghini. Förare i RS Q8 var Frank Stippler, om vi får tro på informationen i filmen.

De två suvarna delar drivlina (även om det inte är något man bratar högt om i Italien). Det innebär turbomatad 4,0-liters TFSI V8 med toppeffekten är 600 hk (441 kW) och 800 Nm mellan 2.050–4.500 rpm. RS 7 Sportback gör 0–100 km/h på 3,6 sekunder och RS Q8 lär inte vara mycket långsammare.

Om man jämför RS Q8 med andra fyrdörrarsmodeller så är Audi-suven mycket snabb, om än inte snabbast. Senaste generationen BMW M5 är klockad för 7:38,92 och det är på några tion-delar när samma varvtid som för Porsche Panamera Turbo. Våra kollegor på Sport Auto körde BMW M5 Competition på 7:35,9, Alfa Romeo Giulia Quadrifoglio är klockad för 7:32 och brutal-snabba Mercedes-AMG GT 63 S gjorde varvet på 7:25,41. Snabbast bland fyrdörrars – fast med många unika delar och ett specialbygge – är Jaguar XE SV Project 8 som körde på 7:21,23.



Audi RS Q8 har turbomatad 4,0-liters TFSI V8 med toppeffekten är 600 hk (441 kW) och 800 Nm mellan 2.050–4.500 rpm. Samma som i RS 7 Sportback och RS 6 Avant.



[Nytt rekord på Nürburgring – Mercedes-AMG GLC 63S petar ner Alfa Romeo Stelvio Quadrifoglio]



[Alfa Romeo Stelvio Quadrifoglio är snabbaste suv på Nürburgring med 7:51,7]

SLUT